ontario northland
transportation commission

2003

annual report

Company Overview 1

Corporate Services 2

Motor Coach Services 3

Rail Freight Services 4

Rail Passenger Services 5

O.N. Telcom 6

ONTC Financial Overview 7

Commission Members and Principal Officers 8

Management's Responsibility 9

Auditor's Report 10

Financial Statements 11

ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION

555 Oak Street East, North Bay, Ontario, P1B 8L3 • 1 705 472-4500 • 1 800 363-7512 • info@ontc.on.ca • www.ontarionorthland.ca

2008-03615/

company overview

The Ontario Northland Transportation Commission (Ontario Northland; ONTC; the Company), an operational enterprise of the Province of Ontario, was established in 1902 and is a recognized leader in promoting sustainable economic growth by establishing and operating transportation and telecommunication links throughout Northern Ontario.

Headquartered in North Bay and operating primarily in northeastern Ontario, Ontario Northland's services include:

- scheduled and charter motor coach services;
- rail freight services;
- rail passenger services (the Northlander passenger train service between Cochrane and Toronto; the Little Bear freight and passenger train service between Cochrane and Moosonee and the Polar Bear Express summer excursion train between Cochrane and Moosonee); and
- telecommunications services provided by O.N. Telcom.

corporate services

Corporate Services provides a range of services to all areas of the Ontario Northland Transportation Commission and, in some cases, to the general public. Corporate Services provides centrally administered resources in the areas of Finance, Human Resources, Information Technology Support, Planning and Development, Public Affairs, Purchasing, Legal, and Security. Corporate Services is committed to providing cost effective, dependable and high quality services to its customers.

Highlights

This year Corporate Services continued in the development of ARTISSS (Automated Rating, Ticketing and Interline Settlement Software System), to provide a fully integrated solution for passenger ticketing and bus parcel express sales and accounting functions.

We also transitioned to a new provider of custody services related to the Ontario Northland Transportation Commission contributory pension fund with savings of approximately 70% over previous arrangements. Additionally, we completed an extensive review of locomotive inventory, along with changes to the inventory management system to better meet the needs of related departments, thus resulting in the identification of a number of obsolete items that were disposed of.

Corporate Services extended the corporate wide area network (WAN) to include all northern locations, thereby providing the same level of service and speed to all points on the network. We also initiated planning for migration of core financial software to new technology AS/400 with a scheduled completion date of early 2004.

Finally, we sold the Sault Ste. Marie hangar as part of the continuing effort to maximize the value of Ontario Northland's real estate.

Challenges

Major challenges saw us having to successfully react to the impact of a continually slowing economy on operating divisions.

The division continued to search for increased efficiencies within our operations and used improved health and safety awareness to reduce time and resource losses in the areas of staff, equipment and processes.

Health and Safety

It was a particularly aggressive year for Corporate Services with respect to our safety initiatives. To begin, we spearheaded the completion of repairs to the bulk fuel delivery system, along with overseeing the provision of a system for ongoing monitoring of supply lines, plus provided training for all members of ONTC workplace safety committees on risk management and job safety analysis.

We also reviewed and updated all ONTC safety management system standards, along with developing a comprehensive training manual for Transportation department employees. Additional safety programs included: enhanced security throughout Ontario Northland's operating territory; participation/organization of a number of community directed safety initiatives, including a mock car/train collision exercise in Cochrane involving a number of community based emergency response groups; participating in Operation Lifesaver presentations throughout Northeastern Ontario and in a number of Ontario Provincial Police (OPP) snowmobile safety courses informing people of the hazards of snowmobiling on railway property.

Performance Targets

Collectively, the cost centres that make up Corporate Services were under budget by 2.5% or $270,000 - before accounting for pension, non-pension post retirement and Worker's Safety Insurance Board (WSIB) expenses. Lost days due to injuries were reduced by 18% over the previous year and lost time injuries increased by three occurrences over last year - from 38 to 41.

motor coach services

Ontario Northland's Motor Coach Services division operates a fleet of 23 highway motor coaches, 11 of which are new 55-seat coaches, and six of which are wheelchair accessible. The department operates scheduled bus service between Hearst and Toronto travelling through North Bay and Sudbury. Charter and tour services cover Canada and the United States. Bus Parcel Express (BPX) is handled by scheduled bus service routes, with connections across the continent offered through partnerships with other carriers.

Highlights

The motor coach replacement program continued in 2003 with the purchase of two 55-seat wheelchair accessible coaches. These new coaches increased the complement of wheelchair accessible coaches to six, in keeping with our commitment to provide barrier-free transportation to our passengers.

A major restructuring of the division took place during the year and a positive labour/management relationship continues to be the focus of the new team.

Plans for a new maintenance and administration facility are being developed. This facility would improve efficiency and provide the cornerstone for future growth of the division.

Challenges

Despite the ongoing motor coach replacement program, managing the maintenance requirements of an ageing fleet is a constant challenge. The division has outgrown its current maintenance facility, which is over 100 years old and past its useful life.

Health and Safety

Further development of standards for the safety management system occurred throughout the year, while lost days due to injuries were reduced by 32% over 2002. A pilot program was initiated to encourage employees of the Motor Coach division to improve their fitness levels through membership at local fitness clubs. This program was highly successful and will be continued in 2004.

Performance Targets

Scheduled service was up 8% to 254,646 passengers from 235,759 passengers in 2002, while charter revenue decreased by 18% to $776,000 from $946,000 in 2002. This is a direct result of decreased equipment availability due to a renewed focus on preventive maintenance. BPX revenue decreased slightly to $1.1 million from $1.2 million, a decrease of 2%.

rail freight services

Ontario Northland's rail division operates a 700-mile rail system transporting a wide range of commodities to and from Northeastern Ontario and Northwestern Quebec. Contract shops perform a variety of work for external customers, including rebuilds, repairs, and overhauls.

Highlights

The divestiture of Ontario Northland was abandoned when CN withdrew its offer to purchase the Company. At the same time, approval was gained to lease an additional 100, 73-foot center beam lumber cars, increasing the lumber car fleet by 40%.

This 2003 season began our second of a five-year passenger coach and passenger food service coach refurbishment program, which will provide a second set of five coaches with new interiors, flooring and painting. As well, work began on preparing a submission of bid to GO Transit for the refurbishment of 121 transit cars over a six-year period.

O.N. Rail also continued focus on track maintenance and improvement by installing 10 miles of new track, 50,000 ties, approximately 50,000 tie plates, 60,000 tonnes of crushed rock ballast, and surfacing and lining of 300 miles of existing track. Finally, the completion of a two-year boxcar rebuild program resulted in over 100 boxcars in the wood pulp service undergoing significant upgrade work.

Challenges

Freight customer labour disputes, plant shutdowns, and production curtailment continued to impact revenues. The softwood lumber dispute continued to hamper production and had an impact on revenues during 2003.

The dramatic increase in value of the Canadian dollar in relation to the US dollar contributed to production curtailment, for our exporting freight customers. Additionally, the cost of fuel increased by 11% and there was an introduction of a fuel surcharge program for freight customers.

Health and Safety

Days lost due to injury were reduced by 10% as a result of a continued focus on employee safety and early return to work programs.

Performance Targets

Freight trains operated within 30 minutes of schedule, reaching an average target of 88.9%, with the amount of track under slow order averaging 4.2%, bettering the target of 5%.

Revenues fell short of budget by 4.3%, 1.4% less than the previous year and expenses were over budget by 1.1%, a 4.2% increase over the previous year. The overall profit was off budget by approximately $3.6 million.

rail passenger services

Rail passenger services include the Northlander (a passenger train travelling between Cochrane and Toronto, with connections to Timmins and Hearst), the Little Bear (a mixed passenger/freight train travelling between Cochrane and Moosonee), and the Polar Bear Express (a summer rail excursion travelling between Cochrane and Moosonee).

Highlights

The ONTC received tremendous support from its First Nations partners this year through successful cooperative train ventures for hockey tournaments and even a Christmas shopping special.

The year 2003 also saw a renewed interest for passenger rail in the communities of Huntsville, Bracebridge and Temagami. Huntsville purchased its train station from CN Rail and has started to restore it to its former glory. Ontario Northland committed to reinstate stopping the Northlander train in Bracebridge and the town will soon be constructing a passenger shelter and ultimately hopes to replicate their former station. The restoration of the Temagami station was a labour of love by a dedicated few, resulting in a transformation of an old heritage station building into an historical jewel.

Challenges

Severe Acute Respiratory Syndrome (SARS), West Nile, Mad Cow, and the lingering effects from the events of September 11, wreaked havoc on Ontario's tourism industry, approximating a six billion dollar loss. However, Ontario Northland's Polar Bear Express was one of the only major attractions in Ontario to attain a moderate improvement in revenue supported by focused radio and print media initiatives.

In a letter to the ONTC, the Town of Cochrane with its Moosonee and Moose Factory hotel and tourism partners credited Ontario Northland for saving the area's summer tourism through its focused radio and print media initiatives.

Health, Safety and the Environment

Ontario Northland is in the second year of a five-year project to refurbish its passenger car fleet. This will include the installation of waste retention systems on conventional coaches in keeping with the ONTC's progressive approach relative to environmental improvements.

Effective September 2003, all Ontario Northland trains were designated as completely non-smoking.

Three lost time accidents were recorded in 2003.

Performance Targets

Northlander passenger train ridership decreased marginally to 31,189 from 31,673 in 2002, while Polar Bear Express ridership decreased to 12,868 from 13,054 in 2002. This is viewed as a remarkable achievement in what was Ontario's worst tourism year in recent history. Little Bear passenger train ridership increased to 35,339 from 35,054 in 2002. This train has been experiencing consistent growth.

While the Cochrane Station Inn's occupancy rate peaked at 91% in July and August, we experienced an annual occupancy rate of 40.05%, recording a decrease of 1.3% from 2002.

o.n. telcom

O.N. Telcom, a fully integrated telecommunications company, offers a wide range of telecommunications and IP-based solutions including Internet, long distance, voice, data, and information technology services throughout Northern Ontario. O.N. Telcom is the sole provider of local telephone services in Moosonee, Moose Factory, Iroquois Falls, Temagami, and Marten River and the provider of cellular services in Moosonee and Moose Factory. ONLink, O.N. Telcom's Internet service provider, offers a full range of services in more than 85 communities across Northern Ontario.

O.N. Telcom's traditional network in Northeastern Ontario encompasses a territory in excess of 200,000 square kilometers and serves a population base of 150,0000 people. It stretches out to link communities from North Bay, to those along the Highway 11 North corridor, then continues along the rail line to Moosonee and northward to reach some of the most remote locations along James Bay and Hudson's Bay. O.N. Telcom's network in this traditional marketplace, when stretched, out is some 1,300 kilometers long, equivalent to the distance between Windsor and Quebec City.

O.N. Telcom's recent network expansion extends the organization's reach west to fully include the communities of North Bay, Sudbury and Sault Ste Marie and many points in between.

The redefining of the service improvement plan initiated by our shareholder in 2001, from one based on achieving the privatization of O.N. Telcom through divestiture, to one focused on retention and partnering for growth through strategic alliances, represents the most significant event in 2003. This shift in direction resulted in the development of a five-year strategic business plan with an alliance partner being submitted prior to year-end for approval.

Highlights

School board WAN contract renewals were signed with three boards, headquartered in North Bay, for three-year terms. Final NetCentral and ADnet CBN SAP deployments were completed for December 31, 2003 and sales process design and linkages to broader company processes were also developed and implemented in November 2003.

More than 20 libraries were connected to high speed Internet in both the Algoma and Temiskaming-Cochrane regions through the Southern Ontario Library Service (SOLS) Program primed by ADnet in May 2003. O.N. Telcom also completed an IP telephony implementation for the Sudbury Neutrino Observatory in November 2004 and successfully became a vendor of record for the Smart Systems for Health.

And finally, BRAND and COBRA funding submissions were delivered for the Blue Sky, Temagami and Western James Bay areas to secure funding for expanded high speed Internet deployment in rural areas.

Challenges

During 2003, O.N. Telcom continued to feel the impact of CRTC Decision 2001-583, allowing the introduction of toll competition into our traditional markets, effective January 1, 2002. Uncertainty in the marketplace with respect to O.N. Telcom's future, given the Province's announced intent in 2001 to pursue divesture, continued to present a challenge in pursuing growth opportunities.

Health and Safety

In terms of safety, O.N. Telcom had another impressive year, repeating for the second year in a row a zero lost-time accident record.

Performance Targets

Even with CRTC Decision 2001-583, financial results for 2003 were better than budgeted. Overall revenue was better than budget by $4.2 million, while expenses were approximately $1.0 million over budget. Net loss for the year was $5.9 million, significantly better than the anticipated budgeted loss of $9.1 million.

ontc financial overview

The Ontario Northland Transportation Commission (ONTC) lost $7.0 million in 2003, an increase of $2.2 million compared to the loss of $4.8 million in the previous year. In total, and before discontinued operations, operating revenues declined approximately $2.8 million year over year, with the majority of the decline occurring in telecommunications and rail services, attributable in part to a weak economy in 2003. Increases in operating expenses were approximately $5.8 million, of which $2.4 million can be attributed to increases in pension, non-pension post retirement and WSIB expenses. The balance of the increase may be attributable to higher fuel, repair and wage costs in rail services and restructuring expenses in telecommunications.

From a non-operating perspective, expenses remained relatively constant. Gain on sale of capital assets increased slightly with some real estate sales. Service improvement plan costs decreased approximately $1.5 million from 2002 levels, due to a continuing wind down of expenses in this area. A one-time reimbursement of service improvement costs in the amount of $4.9 million was reflected in the 2003 results.

On the balance sheet, total assets remained essentially unchanged. Increases in cash and cash equivalents and accounts receivable were offset by a decline in accrued pension benefit assets. From a liabilities and equity point of view, the operating line of credit and contributed surplus increases were offset by declines in long-term debt and, of course, equity, as a result of the loss in the current year.

K. Donnelly - Vice-President
Finance and Administration

commission members and principal officers

Commission Members

R. Poulin - Chair - West Nipissing
(April 19, 2000 - July 2, 2004)

V. Monestime Belter - Commissioner - Mattawa
(July 3, 1996 - July 2, 2004)

W.P. Clement - Commissioner - Sudbury
(July 3, 1996 - July 2, 2004)

S.L. Hacio - Commissioner - Thunder Bay
(July 3, 1996 - July 2, 2004)

B. Hopkins - Commissioner - Tobermory
(February 25, 1998 - July 2, 2004)

R. Lamb - Commissioner - Matheson
(June 30, 1996 - July 2, 2004)

P. Lamont - Commissioner - North Bay
(July 31, 2002 - July 30, 2004)

L. Richards - Commissioner - Timmins
(July 3, 1996 - July 2, 2004)

Principal Officers

R.F. Hains - Executive Vice-President
Service Improvement and Operations

C.M. Boston - Vice-President
Corporate Strategy, Development & Service Improvement

S.G. Carmichael - Vice-President
Rail

R.J. Cushing - Acting Vice-President
O.N.Telcom (Appointed July 2003)

K. Donnelly - Vice-President
Finance and Administration

B.R. Wheeler - Vice-President
O.N.Telcom (January - July 2003)

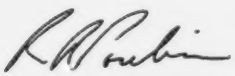
R.M.Thompson
Counsel

management's responsibility

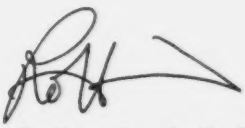
The ONTC's management is responsible for the integrity and fair presentation of the consolidated financial statements and other information included in the annual report. The consolidated financial statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. The preparation of financial statements demands the use of management's judgment and best estimates, particularly when transactions affecting the current accounting period cannot be determined with certainty until future periods. All financial information in the annual report is consistent with the consolidated financial statements.

The Commission maintains systems of internal accounting controls designed to provide reasonable assurance that the financial information is accurate and reliable and that company assets and liabilities are adequately accounted for and assets safeguarded.

The consolidated financial statements have been reviewed by the Commission's Audit and Finance Committee and have been approved by its Governing Board of Commissioners. In addition, the Ontario Provincial Auditor, whose report follows, has audited the consolidated financial statements.



R.R. Poulin - Chair and Acting CEO



Roy Hains - Executive Vice-President
Service Improvement and Operations
North Bay, Ontario

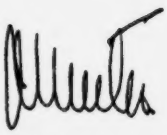
auditor's report

To the Ontario Northland Transportation Commission
and to the Minister of Northern Development and Mines

I have audited the consolidated balance sheet of the Ontario Northland Transportation Commission as at December 31, 2003 and the consolidated statements of investment by Province of Ontario, operations and retained earnings and cash flows for the year then ended. These consolidated financial statements are the responsibility of the Commission's management. My responsibility is to express an opinion on these consolidated financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the consolidated financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the consolidated financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall consolidated financial statement presentation.

In my opinion, these consolidated financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Commission as at December 31, 2003 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles.



J.R. McCarter, CA - Assistant Provincial Auditor
Toronto, Ontario
March 31, 2004

Consolidated Balance Sheet

(dollars in thousands)

December 31	2003	2002
Assets		
Current		
Cash and cash equivalents	$ 1,563	$ -
Accounts receivable (Net of allowance - $1,281; 2002 - $990)	21,102	20,190
Inventory	10,629	10,668
Prepaid expenses	277	357
	33,571	31,215
Self-Insurance Fund (Note 2)		
- Market value $5,887; (2002 - $5,489)	5,793	5,474
Investment in property, plant and equipment (Schedule 1)	256,417	256,963
Accrued pension benefit assets (Note 4)	128,618	131,530
	$ 424,399	$ 425,182
Liabilities and Province of Ontario Equity		
Current		
Bank overdraft	$ -	$ 248
Operating line of credit (Note 3)	23,000	17,000
Accounts payable and accrued liabilities	22,102	23,537
Current portion of long-term debt (Note 5a)	2,276	2,223
Deferred revenue	788	285
	48,166	43,293
Provision for Self-Insurance (Note 2)	5,793	5,474
Long-term debt (Note 5a)	26,223	28,478
Accrued Non-Pension Benefit Obligation (Note 4)	54,150	53,720
	134,332	130,965
Contingencies/Commitments (Note 8)		
Province of Ontario Equity		
Investment by the Province of Ontario	69,603	66,743
Retained earnings	220,464	227,474
	290,067	294,217
	$ 424,399	$ 425,182

Approved on behalf of the Commission:

Chair and Acting CEO

Executive Vice-President
Service Improvement and Operations

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

Consolidated Statement of Investment by the Province of Ontario

(dollars in thousands)

For the year ended December 31	2003	2002
Balance, beginning of year		
Net investment in property, plant and equipment	$ 17,794	$ 16,465
Net investment other than share capital (Note 5b)	48,949	48,949
	66,743	65,414
Net changes during the year		
Contributions from Province of Ontario (Note 6b)	4,221	3,398
Retirements	(665)	(1,426)
Amortization	(696)	(643)
	2,860	1,329
Balance, end of year		
Net investment in property, plant and equipment	20,654	17,794
Net investment other than share capital (Note 5b)	48,949	48,949
	$ 69,603	$ 66,743

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

Consolidated Statement of Operations and Retained Earnings

(dollars in thousands)

For the year ended December 31	2003	2002
Revenues (Schedule 2)	$ 129,181	$ 131,453
Expenses (Schedule 2)	123,644	117,805
	5,537	13,648
Other revenues and expenses		
Amortization (Schedule 2)	14,659	14,191
Interest expense (Schedule 2)	2,303	2,260
Investment and other income	(21)	(44)
Gain on sale of property, plant and equipment (Schedule 2)	(372)	(166)
Net expenses	16,569	16,241
Loss before the following items	(11,032)	(2,593)
Service improvement plan costs (Note 1)	(878)	(2,309)
Recovery of service improvement plan costs (Note 1)	4,900	-
Discontinued operations (Note 12)	-	53
Net loss for the year	(7,010)	(4,849)
Retained earnings, beginning of year	227,474	232,323
Retained earnings, end of year	$ 220,464	$ 227,474

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

Consolidated Statement of Cash Flows

(dollars in thousands)

For the year ended December 31	2003	2002
Cash provided by (used in)		
Operating activities		
Loss before discontinued operations	$ (7,010)	$ (4,902)
Items not affecting cash		
Amortization (Schedule 2)	14,659	14,191
Gain on disposal of property, plant and equipment	(372)	(166)
Pension/non-pension expense	5,056	2,681
	12,333	11,804
Changes in non-cash working capital balances		
Accounts receivable	(912)	1,543
Inventory	39	1,207
Prepaid expenses	80	(121)
Accounts payable and accrued liabilities	(1,435)	(783)
Deferred revenue	503	77
Discontinued operations (Note 12)	-	54
	10,608	13,781
Investing activities		
Investment in property, plant and equipment	(16,140)	(17,001)
Proceeds from sale of property, plant and equipment	1,037	722
Decrease in other assets	(148)	(105)
	(15,251)	(16,384)
Financing activities		
Reduction of long-term debt (Note 5a)	(2,202)	(2,181)
Contributions from the Province of Ontario	4,221	3,398
Operating line of credit	6,000	5,079
Other liabilities	(1,565)	(1,538)
	6,454	4,758
Change in cash and cash equivalents during the year	1,811	2,155
Cash and cash equivalents, beginning of year	(248)	(2,403)
Cash and cash equivalents, end of year	$ 1,563	$ (248)
Supplemental disclosure of cash flow information:		
Interest paid during the year and included in net loss	$ 2,303	$ 2,260

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

Consolidated Schedule of Investment in Property, Plant and Equipment
Schedule 1

(dollars in thousands)

For the year ended December 31	Cost	Accumulated Amortization	2003 Net Book Value	2002 Net Book Value
Rail Services				
Roadway	$ 216,671	$ 80,253	$ 136,418	$ 131,071
Buildings	36,756	13,860	22,896	23,090
Equipment	77,091	38,775	38,316	38,851
Under construction	1,098	-	1,098	2,353
Telecommunications				
Equipment	130,227	84,794	45,433	49,801
Buildings	5,557	3,516	2,041	2,095
Under construction	806	-	806	844
Bus services				
Coaches	10,135	3,753	6,382	5,303
Under construction	28	-	28	-
Marine Services (Moosonee)				
Vessels	385	304	81	91
Under construction	-	-	-	264
Development				
Land and buildings	3,476	1,208	2,268	2,550
Land held for resale	650	-	650	650
	$ 482,880	$ 226,463	$ 256,417	$ 256,963

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

Consolidated Schedule of Operating Revenues and Expenses
Schedule 2

(dollars in thousands)

For the year ended December 31	2003	2002
Rail Services		
Sales revenue (Note 11)	$ 60,827	$ 62,929
Government reimbursement (Note 6a)	20,428	19,927
Operating revenue	81,255	82,856
Operating expense	70,559	68,110
Operating income	10,696	14,746
Amortization	7,236	7,116
Gain on sale of property, plant and equipment	(171)	(87)
Interest expense	1,654	1,769
Income from operations	1,977	5,948
Telecommunications		
Sales revenue (Note 7)	36,945	37,745
Operating expense	36,536	35,387
Operating income	409	2,358
Amortization	6,290	6,014
Loss on sale of property, plant and equipment	76	1
Loss from operations	(5,957)	(3,657)
Bus Services		
Sales revenue	10,212	10,090
Operating expense	9,268	8,934
Operating income	944	1,156
Amortization	559	528
Loss on sale of property, plant and equipment	21	55
Income from operations	364	573
Marine Services (Moosonee)		
Sales revenue	129	124
Government reimbursement (Note 6a)	73	73
Operating revenue	202	197
Operating expense	342	191
(Loss) income from operations	(140)	6

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

Consolidated Schedule of Operating Revenues and Expenses
Schedule 2 (continued)

(dollars in thousands)

For the year ended December 31	2003	2002
Rental Properties		
Sales revenue	567	565
Operating expense	332	314
Operating income	235	251
Amortization	37	49
Gain on sale of property, plant and equipment	(298)	(135)
Income from operations	496	337
Administration		
Operating revenue	-	-
Operating expense	6,607	4,869
Operating loss	(6,607)	(4,869)
Amortization	537	484
Interest expense	649	491
Loss from operations	(7,793)	(5,844)
Total Operations		
Sales revenue	108,680	111,453
Government reimbursement (Note 6a)	20,501	20,000
Total revenues	129,181	131,453
Expenses	123,644	117,805
Operating income	5,537	13,648
Amortization	14,659	14,191
Interest expense	2,303	2,260
Gain on sale of property, plant and equipment	(372)	(166)
Loss from operations (i)	$ (11,053)	$ (2,637)

(i) Note: The above figure is before Service improvement plan costs (Note 1) and discontinued operations (Note 12).

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

Summary of Significant Accounting Policies

For the year ended December 31

Nature of Business

The Ontario Northland Transportation Commission, an Operational Enterprise of the Ontario government, delivers a variety of commercial and non-commercial services, including rail freight, passenger rail, bus and telecommunications.

Basis of Accounting

These consolidated financial statements are prepared by management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. They include the accounts of the Commission and its wholly-owned subsidiaries, Ontario Northland International Consulting Services Inc, O.N. Tel Inc., Star Transfer Limited, Air-Dale Limited and Nipissing Central Railway Company.

Inventory

With the exception of used rail, all materials and supplies are valued at average cost. Used rail is shown at unamortized book value determined at the time of retirement.

Self-Insurance Fund

The self-insurance fund assets are stated at acquisition cost.

Investment in Property, Plant and Equipment and Amortization

Property, plant and equipment are stated at acquisition cost. Amortization is calculated using the straight-line method over the estimated service lives of the assets.

The estimated service lives for principal categories of assets are as follows:

Roadway - main line and branches	20 to 50 years
Railway diesel locomotives	25 years
Railway cars	33 years
Buildings	50 years
Telecommunications equipment	15 years
Vehicles	3 years
Computer equipment	5 years
Coaches	12 years

The Province of Ontario reimburses the Commission for the cost of certain property, plant and equipment purchased for use in operations designated as non-commercial by the Province. The Commission records these assets at their original cost together with an offsetting credit to Net Investment in Property, Plant and Equipment (Province of Ontario). Annual amortization on these property, plant and equipment is recorded as a reduction of the Net Investment in Property, Plant and Equipment (see page 4).

Summary of Significant Accounting Policies

For the year ended December 31

Employee Future benefits

Pension Plans

The Commission maintains a defined benefit pension plan for its employees. The obligations under the plan are determined using the accrued benefit method reflecting projected benefits for services rendered to date. Pension fund assets are valued using current market values. The Accrued Pension Benefit Asset or Obligation and expenses are determined annually by independent actuaries in accordance with accepted actuarial practice using management's best estimates.

Non-Pension Benefit Plans

The Commission offers non-pension post retirement benefits such as group life, health care and long-term disability to employees through defined benefit plans. The costs associated with these future benefits are actuarially determined using the projected benefits method prorated on service and best estimate assumptions. In addition, as a Schedule 2 employer under the Workplace Safety and Insurance Board (WSIB), the Commission recognizes workers compensation benefits on an accrual basis using actuarial calculations provided by the WSIB for benefits in force, benefits not yet awarded and administrative loading costs.

Both Pension and Non-Pension expenses consist of current service costs, interest and adjustments arising from plan amendments, changes in assumptions and experience gains or losses. Experience gains or losses are amortized on a straight-line basis over the expected average remaining service life of the employees covered by the plans. These expenses are recorded in the year in which employees render services to the Commission (See Note 4).

Vacation Pay

Vacation pay is not accrued but is instead expensed in the year it is taken.

Summary of Significant Accounting Policies

For the year ended December 31

Revenue Recognition	Transportation revenues are generally recognized on completion of movements, with interline movements being treated as complete when the shipment is turned over to the connecting carrier. Revenues from other sources are recognized when earned, with the exception of federal government reimbursements. Reimbursements, upon audit verification of yearly losses are recorded on a cash basis. Advance payments made prior to final determination of losses are recorded on an accrual basis. Telecommunications toll revenue adjustments are recognized when measurement is reasonable (see Note 7).
Income Taxes	As an Operational Enterprise of the Province of Ontario, the Commission is exempt from income taxes. This exemption extends to its wholly-owned subsidiaries, and accordingly no tax provision is recorded in these financial statements.
Accounting Estimates	Preparation of the financial statements in conformity with Canadian generally accepted accounting principles requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities and the reported amounts of revenues and expenses during the reporting period. Actual results could differ from those estimated.
Cash and Cash Equivalents	Cash and cash equivalents include cash on hand, balances with banks and short-term deposits with original maturities of three months or less.

Notes to Consolidated Financial Statements

For the year ended December 31

1. Status of Service Improvement Plan

In the spring of 2000, the Minister of Northern Development and Mines directed the Commission to review all services it provided with a goal of developing a Service Improvement Strategy by the fall of that same year.

On December 4, 2000, the Commission accepted the recommendations of a Service Improvement Plan performed by an independent consulting firm. On December 13, 2000, the Minister of Northern Development and Mines accepted the recommendations of the Commission and directed it to implement the recommendations in a phased approach.

In two phases the Minister directed the ONTC to pursue the divestment, reorganization or alternate delivery of certain of its operations and the improvement or enhancement of those remaining. In fiscal 2002 the Commission took certain steps to implement parts of the Service Improvement Plan recommendations such as, the divestiture of the Owen Sound Transportation Company, Limited (OSTC) and accepting and evaluating Request for Proposals (RFP's) submissions for both the Rail Services and Telecommunications divisions . In early 2003 the Commission made its recommendations to the Ontario Government including the Minister of Northern Development and Mines for approval, subject to certain conditions. In June of 2003, the Canadian National Railway Company withdrew an offer to purchase rail assets and in July of 2003 the Commission was directed to enter into exclusive negotiations with TELUS in order to formalize a strategic alliance with O.N. Tel Inc. These negotiations have continued into 2004.

In complying with the recommendations set out in the Service Improvement Plan the Commission incurred costs in the amount of $878,000 (2002 - $2,309,000) during the year. These costs consisted primarily of consulting fees and legal fees in carrying out the recommendations. The cumulative amount expensed since the initiation of the Service Improvement Plan in fiscal 2000 is $7,665,000. At the end of fiscal 2003 the Commission, in accordance with its previously disclosed intentions, applied to the Ministry of Northern Development and Mines to have all of these costs reimbursed. Subsequent to year end it was confirmed by this Ministry that $4,900,000 would be reimbursed and as such this amount has been presented in these financial statements as a recovery on the statement of operations and retained earnings and is included in accounts receivable.

2. Self-Insurance Fund

The Commission follows the policy of self-insuring for damages from rolling stock derailments and for cargo damage. Annual contributions to the self-insurance fund consist of a $100,000 premium paid by the Commission in addition to investment income earned on fund assets. The Commission had no additional charges (2002 - $1,000,000) to operations. Fund assets include investments in federal and provincial government bonds and cash in the amount of $5,593,000 (2002 - $5,374,000), and $200,000 payable by ONTC. Interest rates on the above mentioned bonds vary from 3.7% to 14.0% per annum. Maturity dates on these investments are staggered ranging from June 15, 2006 to June 2, 2009.

For the year ended December 31

3. Operating Line of Credit

The Commission negotiated an operating line of credit in early January 2002 with the Ontario Financing Authority (OFA) in the amount of $20,000,000 which was subsequently increased to $22,000,000 later in 2002. Of this amount $18,000,000 was being utilized at the end of 2003 (2002 - $12,000,000). In addition, the Commission also has a revolving operating line of credit with the OFA in the amount of $5,000,000. Of this amount $5,000,000 was being utilized at the end of 2003 (2002 - $5,000,000). Both of these operating lines bear interest at the Province of Ontario's cost of borrowing plus 25 basis points based on the date of each advance.

4. Employee Future Benefits

The Commission is the administrator of its contributory pension plan which covers all permanent staff. The pension fund assets primarily include marketable securities, real estate and corporate and government bonds, which are invested by professional investment managers.

Included in the accrued non-pension benefit liability is worker's compensation benefits in the amount of $10,953,000 (2002 - $12,608,000). This amount has been determined from the most recent available actuarial calculations provided by the Workplace Safety and Insurance Board as at December 31, 2002. The valuation at December 31, 2003 is not expected to be ready until after the date of financial statement preparation. It is management's opinion that the balance at December 31, 2003 will not be significantly different.

a. Accrued Pension Benefit Assets

	2003	2002
Projected benefit obligations	$ 365,788,000	$ 349,450,000
Market value of plan assets	434,359,000	407,558,000
Surplus	68,571,000	58,108,000
Accrued benefit assets - beginning of year	131,530,000	130,174,000
(Expense) recovery	(3,060,000)	1,251,000
Funding contributions	148,000	105,000
Accrued benefit assets - end of year	$ 128,618,000	$ 131,530,000

For the year ended December 31

4. Employee Future Benefits (continued)

b. Accrued Non-Pension Benefit Obligation

	2003	2002
Accrued benefit obligation (not including WSIB)	$ 45,342,000	$ 42,047,000
Market value of plan assets	-	-
Unfunded liability	45,342,000	42,047,000
Accrued benefit liability - beginning of year	53,720,000	51,326,000
Expense	1,996,000	3,932,000
Funding contributions	(1,566,000)	(1,538,000)
Accrued benefit liability - end of year	$ 54,150,000	$ 53,720,000

c. Components of Net Periodic Pension Benefit Recovery

	2003	2002
Current service cost	$ 7,240,000	$ 6,806,000
Interest on accrued benefit obligation	22,490,000	21,978,000
Expected return on plan assets	(29,771,000)	(30,912,000)
Net amortization for the year	3,101,000	877,000
	$ 3,060,000	$ (1,251,000)

d. Components of Net Periodic Non-Pension Benefit Expense

	2003	2002
Current service cost	$ (844,000)	$ 1,207,000
Interest on accrued benefit obligation	2,840,000	2,725,000
	$ 1,996,000	$ 3,932,000

e. Weighted Average Assumptions

Discount rate - pension	6.25	6.50
Discount rate - non pension	6.50	6.75
Expected long-term rate of return on plan assets	7.50	7.25
Rate of compensation increase	4.00	4.00
Medical cost increases	4.5% to 9.0%	4.50% to 9.0%

For the year ended December 31

5. Long-term Debt

	2003	2002
a. Loan from Ontario Financing Authority, bearing interest at 5.64% per annum, blended monthly payments of $43,000 for 10 years beginning May 1, 1998.	$ 1,980,000	$ 2,374,000
Loan from Ontario Financing Authority, bearing interest at 5.60% per annum, blended monthly payments of $156,000 for 15 years beginning January 1, 2000.	15,370,000	16,358,000
Loan from Ontario Financing Authority, bearing interest at 6.37% per annum, blended monthly payments of $109,000 for 15 years beginning September 1, 1999.	10,161,000	10,809,000
Vendor take back loan on an asset purchase that bears 0% interest, repayable over 8 years in accordance with the terms of the purchase agreement.	988,000	1,160,000
	28,499,000	30,701,000
Less current portion	2,276,000	2,223,000
	$ 26,223,000	$ 28,478,000

Payments required in the next five years and thereafter are as follows:

2004	$ 2,276,000
2005	2,404,000
2006	2,540,000
2007	2,683,000
2008	2,486,000
Thereafter	16,110,000
	$ 28,499,000

b. Included in Investment by the Province of Ontario is a $35,208,000 non-interest bearing loan with no specific repayment terms from the Province of Ontario which two years ago was reclassified to Investment by the Province of Ontario. This was done to be consistent with how the loan was reflected in the Province of Ontario's consolidated financial statements. The Province, recognizing the concessionary nature of the loan, classified it as an equity investment in the Commission.

For the year ended December 31

6. Government Reimbursement

a. In accordance with a Memorandum of Understanding between the Commission and the Ministry of Northern Development and Mines, certain operations of the Commission have been designated as non-commercial. The Commission and the Ministry have entered into annual contribution agreements which define the amount of compensation which the Province of Ontario would provide in each fiscal year. Starting in fiscal 2002 the provincial government began to fully reimburse losses on the passenger train services.

A portion of the operating loss of the weekday passenger train service between North Bay and Toronto is reimbursed by the National Transportation Agency of Canada under Section 270 of the Railway Act. The federal government revoked the Railway Act during 1996 and replaced it with the Canada Transportation Act. Negotiations between the Commission and Transport Canada concluded in 1996. The amount of annual reimbursement was fixed at $2,500,000 for a five year period expiring in 2001. Temporary agreements have been reached in the past two years to extend the original agreement noted above at the same terms on a year to year basis.

Details of Government reimbursement are as follows:

	2003	2002
From Province of Ontario:		
Rail - Passenger Service and Moosonee Branch	$ 17,928,000	$ 17,427,000
Marine Services (Moosonee)	73,000	73,000
Discontinued operations (Note 12)	-	928,000
	18,001,000	18,428,000
From Transport Canada:		
Current year's operations	2,500,000	2,500,000
	$ 20,501,000	20,928,000

The Commission is dependent on these reimbursements to carry out its non-commercial operations.

b. Included in the Contributions from the Province is $1,744,000 received during the current fiscal year relating to a one-time approval to finance capital expenditures for O.N. Tel Inc in the amount of $3,000,000.

For the year ended December 31

7. Telecommunications Revenue

The Commission's Telecommunications Division has a traffic agreement with Bell Canada that permits the two companies to exchange and settle on the toll traffic that traverses their network. During fiscal 2002 and 2003 the Access Tariffs charged by the Local Exchange Carriers were based on an interim decision made by the CRTC in late 2001 which is not expected to be finalized by the CRTC until sometime in 2004. In keeping with the Commission's accounting policy any revenue or cost adjustments whether positive or negative are to be recognized in the year in which they become known and estimable.

8. Contingencies/Commitments

Various statements of claim have been issued against the Commission claiming damages. Damages, if any, cannot be estimated at this time and in any event the Commission is of the opinion that these claims would be unfounded or covered by insurance after application of a $2,000,000 deductible. Should any loss result, it would be charged to operations when the amount is ascertained.

In 1998 a claim for $3,000,000 was submitted to the National Transportation Agency for partial reimbursement of the write-down of railway passenger rolling stock. The likelihood of the success of the claim remains not determinable at this time and as a result is not reflected in these financial statements.

The Commission has contractual obligations on a number of operating leases for such items as rail cars, computer equipment, automotive equipment and other. It is management's opinion that in aggregate the annual cost of these leases is not significant to the Commission as a whole.

The Commission is also obligated to certain job guarantee agreements with a significant number of its unionized employees.

9. Financial Instruments

The Commission's financial instruments consist of cash and bank, term investments of the self insurance fund, accounts receivable, bank overdraft, operating line of credit, accounts payable and long-term debt. Unless otherwise noted, it is management's opinion that the Commission is not exposed to significant interest, currency or credit risks arising from these financial instruments.

10. Related Party Transactions

During the year, the Commission charged the ONTC Contributory Pension Fund $189,000 (2002 - $296,000) for financial and administrative support.

11. Economic Dependence

During 2003, the Rail Services Division derived 45% (2002 - 47%) of its revenue from three major customers.

For the year ended December 31

12. Discontinued Operations

As part of the recommendations of the Service Improvement Plan conducted in fiscal 2000 the Commission implemented one of the items in Phase I being the reorganization of its wholly owned subsidiary Owen Sound Transportation Company, Limited (OSTC). This was effectively done April 1, 2002 through a share sale of the OSTC to the Province of Ontario with no consideration being received by the Commission and no gain or loss. In addition the operation of Pelee Island has been assumed by the OSTC.

Selected financial information of the Marine Operations are as follows:

	2003	2002
Marine Services (Owen Sound)		
Sales revenue	$ -	$ 2,000
Government reimbursement (Note 6)	-	928,000
Operating revenue	-	930,000
Operating expense	-	929,000
Operating income	-	1,000
Amortization	-	1,000
Net income from operations	-	-
Marine Services (Pelee Island)		
Sales revenue	-	583,000
Operating expense	-	530,000
Net income from operations	-	53,000
Income from discontinued operations	$ -	$ 53,000
Cash flows from the Marine Operations are as follows:		
Operating activities	$	$ 54,000
Investing activities		-
Financing activities		-

13. Subsequent Events

In March 2004, the government approved a decision made by the Commission in February 2004 to extend an early retirement offer to specified group of approximately 220 employees. If all of the qualifying employees accept the terms of this offer the impact on the Commission would be expected to amount to $47,000,000 in additional expenses in fiscal 2004 and an offsetting decrease/increase to the accrued pension benefit assets and accrued non-pension benefit obligation respectively. The expected participation under the terms of this offer is unknown at this time.

ontario northland transportation commission

Statement of Employees Paid in Excess of $100,000

For the year ended December 31

Name	Position	Salary	Taxable Benefits
Management Personnel			
R M Thompson	Counsel	$ 132,216	$ 728
S G Carmichael	Vice President - Transportation Services	$ 127,494	$ 728
J K G Donnelly	Vice President - Finance & Administration	$ 125,348	$ 711
R J Cushing	Acting Vice President - O.N. Tel	$ 119,379	$ 586
C M Boston	Vice President - Corporate Strategy, Development and Service Improvement	$ 118,867	$ 630
B R Wheeler	Director - Product Development	$ 116,972	$ 672
T A O'Grady	Manager - Train Service and Rules	$ 102,896	$ 96
E Marasco	Senior Director - Track and Structures	$ 101,993	$ 545
J L Thib	Superintendent - Train Operations	$ 100,235	$ 545
Non Management Personnel			
D Church	Conductor	$ 118,708	$ 104
C Cozac	Locomotive Engineer	$ 117,605	$ 104
L Y Picard	Conductor	$ 116,272	$ 104
D R Wood	Locomotive Engineer	$ 114,946	$ 104
C E Corley	Conductor	$ 114,209	$ 104
K O'Grady	Locomotive Engineer	$ 114,045	$ 104
M G Marshall	Locomotive Engineer	$ 113,183	$ 104
M J Kenney	Locomotive Engineer	$ 111,352	$ 104
K L Archer	Locomotive Engineer	$ 110,610	$ 104
W A Quevillon	Conductor	$ 109,591	$ 104
B R Hofferd	Locomotive Engineer	$ 109,005	$ 104
S D Gowlett	Conductor	$ 108,414	$ 104
G Seguin	Locomotive Engineer	$ 108,218	$ 104
B Lacharity	Conductor	$ 107,597	$ 104
W D Sykes	Locomotive Engineer	$ 107,310	$ 104
D R Church	Conductor	$ 106,635	$ 104
D W Hueston	Conductor	$ 104,575	$ 104
J D Mudrick	Conductor	$ 104,196	$ 104
C G Yantha	Locomotive Engineer	$ 104,087	$ 104
P Grant	Locomotive Engineer	$ 103,891	$ 104
W E Routledge	Conductor	$ 102,533	$ 104
J L Miller Jr	Conductor	$ 102,091	$ 104
B D Hagar	Conductor	$ 102,035	$ 104
C G Knight	Locomotive Engineer	$ 101,582	$ 104
J A Fearnley	Locomotive Engineer	$ 101,503	$ 104

Prepared under the Public Sector Salary Disclosure Act, 1996

commission de transport
ontario northland

2003

rapport annuel

Aperçu de l'entreprise 1

Les Services corporatifs 2

Les Services d'autocars 3

Les Services de transport des marchandises 4

Les Services ferroviaires voyageurs 5

O.N. Telcom 6

Résumé de la situation financière de la CTON 7

Les membres de la Commission et principaux administrateurs 8

Les responsabilités de la direction 9

Le rapport du vérificateur 10

Les états financiers 11

COMMISSION DE TRANSPORT ONTARIO NORTHLAND

555 Oak Street East, North Bay, Ontario, P1B 8L3 • 1 705 472-4500 • 1 800 363-7512 • info@ontc.on.ca • www.ontarionorthland.ca

Aperçu de l'entreprise

Fondée en 1902, la Commission de transport Ontario Northland (Ontario Northland; CTON), une entreprise opérationnelle de la province de l'Ontario, est un chef de file renommé de la promotion d'une croissance économique durable grâce à la mise sur pied d'un réseau de transport et de télécommunications d'un bout à l'autre du nord-est de l'Ontario.

Exploitée principalement dans le nord-est de l'Ontario, Ontario Northland situe son siège social à North Bay. Les services qu'elle offre comprennent notamment :

- des services réguliers et nolisés d'autobus interurbains ;
- des services de transport ferroviaire ;
- des services ferroviaires voyageurs (le service de train de voyageurs Northlander entre Cochrane et Toronto; le service de transport de marchandises et de voyageurs Little Bear entre Cochrane et Moosonee et le train d'excursion estivale Polar Bear Express entre Cochrane et Moosonee); et
- les services de télécommunications offerts par O.N. Telcom.

Les Services corporatifs

Les Services corporatifs offrent toute une gamme de services à l'ensemble des régions desservies par la Commission de transport Ontario Northland et, dans certains cas, au grand public. Les Services corporatifs procurent la gestion centralisée de ressources pour les Services financiers, des Ressources humaines, de Soutien des technologies de l'information, de Planification et de développement, des Affaires publiques, des Achats, Juridiques et de la Sécurité. Les Services corporatifs sont engagés à fournir à sa clientèle des services rentables, fiables et de qualité supérieure.

Les faits saillants

Cette année, les Services corporatifs ont poursuivi le développement d'ARTISSS (Automated Rating, Ticketing and Interline Settlement Software System ou progiciel de cotation, de billetterie et de règlement interréseau automatiques) en vue d'offrir une solution intégrée pour la billetterie de voyageurs, les ventes de services de messagerie par autocar et la comptabilité.

Nous avons également fait la transition vers un nouveau fournisseur de services de tutelle de la caisse contributive de la Commission de transport Ontario Northland, réalisant ainsi des économies d'environ 70 pour cent par rapport à l'entente précédente. Nous avons de plus terminé une revue exhaustive de l'inventaire de locomotives et avons apporté des modifications au système de gestion de l'inventaire de sorte qu'il soit mieux adapté aux besoins des services connexes. Il en résulte l'identification de plusieurs articles désuets dont nous nous sommes débarrassés.

Les Services corporatifs ont élargi le réseau étendu (WAN) de l'entreprise à tous les emplacements du Nord de manière à fournir un service et des débits égaux dans tous les points du réseau. Nous avons de plus enclenché la migration du logiciel commun de gestion financière actuel vers AS/400 de technologie récente, laquelle est prévue au début de l'année 2004.

Enfin, dans le cadre de nos efforts soutenus d'optimiser la valeur des immobiliers d'Ontario Northland, nous avons vendu le hangar de Sault St. Marie.

Les défis

Des défis majeurs nous ont permis de réagir avec succès aux effets sur nos unités d'exploitation d'une économie toujours au ralenti.

Cette division a poursuivi ses efforts en vue d'accroître l'efficacité au sein de nos opérations. Elle a de plus intensifié ses programmes de sensibilisation à la santé et la sécurité afin de réduire les pertes en temps et en ressources en matière de personnel, d'équipements et de procédés.

La santé et la sécurité

Les Services corporatifs ont été particulièrement d'attaque en 2003 en ce qui a trait à nos initiatives de sécurité, veillant d'abord à l'achèvement des réparations sur notre système de carburant en vrac, puis à l'approvisionnement d'un système de surveillance permanente des tuyaux d'alimentation. Nous avons de plus offert de la formation sur la gestion des risques et l'analyse de la sécurité au travail à tous les membres des comités de sécurité en milieu de travail de la CTON.

Nous avons en outre examiné les normes relatives au système de gestion de la sécurité de la CTON pour ensuite les mettre à jour; nous avons ensuite mis au point un guide de formation complet à l'intention du personnel du Service du transport. Parmi les programmes de sécurité supplémentaires, nous comptons l'augmentation de la sécurité d'un bout à l'autre du territoire d'exploitation d'Ontario Northland; la participation/l'organisation de plusieurs initiatives sur la sécurité, pilotées par la collectivité dont la simulation d'une collision en voiture et en train à Cochrane, laquelle prévoit l'intervention de divers groupes d'intervention d'urgence au sein de la collectivité; la participation à des présentations dans le cadre du programme « Regarder, écouter et découvrir » dans tout le nord-est de l'Ontario et à plusieurs cours sur la sécurité en motoneige offerts par la Sûreté provinciale de l'Ontario (OPP), lesquels ont pour but d'informer les gens sur les dangers de faire de la motoneige sur la propriété du chemin de fer.

Les objectifs de rendement

Dans l'ensemble, les résultats des divers centres de coûts qui composent les Services corporatifs ont été inférieurs de 2,5 pour cent ou de 270 000 $ par rapport aux prévisions budgétaires pour l'année, avant même de tenir compte des prestations liées, non liées et complémentaires à la retraite, ainsi qu'à celles de la CSPAAT (Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail). Les absences résultant de blessures ont été réduites de 18 pour cent par rapport à l'année précédente, tandis que les accidents entraînant des arrêts de travail sont passés de 38 à 41, soit trois accidents de plus que l'année dernière.

Les Services d'autocars

La division des Services d'autocars d'Ontario Northland exploite un parc de 23 autobus interurbains, dont onze comptent 55 sièges et six sont accessibles en fauteuil roulant. Cette division offre un service à horaire fixe entre Hearst et Toronto, en passant par North Bay et Subdury. Des voyages nolisés et forfaitaires sont offerts dans tout le Canada et les États-Unis. Les services de messagerie par autocar (BPX) suivent le parcours des services d'autobus à horaire fixe. Grâce à des ententes avec d'autres transporteurs, les correspondances sont assurées d'un bout à l'autre du continent.

Les faits saillants

Le programme de remplacement des autocars s'est poursuivi en 2003 avec l'achat de deux de 55 sièges accessibles en fauteuil roulant, portant ainsi le nombre de ce type d'autocars à six, conformément à notre engagement d'offrir à nos voyageurs du transport à accès facile.

Cette division a fait l'objet d'une restructuration importante pendant l'année et sa nouvelle équipe continue de mettre l'accent sur des relations patronales-syndicales positives.

Le projet de construction d'une nouvelle installation pour l'entretien et l'administration des autocars est en voie de développement. Cette installation viendrait augmenter l'efficacité de cette division tout en servant de pierre angulaire pour sa croissance future.

Les défis

La gestion des besoins d'entretien d'un parc d'autobus en voie de vieillissement demeure un défi constant et ce, malgré le programme de remplacement des autocars en cours. Maintenant vielle de 100 ans, l'installation d'entretien actuelle ne répond plus aux besoins de cette division, ayant largement dépassé sa durée de vie utile.

La santé et la sécurité

D'autres normes au titre du système de gestion de la sécurité ont été développées tout au long de l'année, alors que le nombre d'absences en raison de blessures a été réduit de 32 pour cent par rapport à 2002. Le lancement d'un programme pilote visant à encourager le personnel de la division des autocars à améliorer sa condition physique fut grandement couronné de succès et il sera poursuivi en 2004.

Les objectifs de rendement

Les services à horaire fixe ont connu une hausse de 8 pour cent, portant le nombre de passagers à 254 646 par rapport à 235 759 en 2002. En revanche, les recettes provenant des services d'affrètement sont passées de 946 000 $ à 776 000 $ pour la même année, pour une diminution de 18 pour cent. Ces résultats découlent directement d'une diminution des équipements disponibles, engendrée par le renouvellement de nos efforts en matière d'entretien préventif. Les recettes des Services de messagerie par autocar ont connu une baisse légère, passant de 1,2 million de dollars à 1,1 million de dollars, soit une diminution de 2 pour cent.

Les Services de transport des marchandises

La division ferroviaire d'Ontario Northland exploite un réseau de 1 100 kilomètres, transportant un vaste éventail de marchandises dans les secteurs nord-est de l'Ontario et nord-ouest du Québec. Des ateliers commerciaux exécutent divers travaux pour les clients de l'extérieur, comme la réfection, la réparation et la remise à neuf.

Les faits saillants

La rétraction, par le CN, de son offre d'achat de l'entreprise a mis fin au dessaisissement d'Ontario Northland qui, au même moment, recevait l'approbation de louer 100 autres wagons plats à support central en A, de 73 pieds augmentant ainsi de 40 pour cent le parc de wagons de transport du bois.

La saison 2003 correspond à la deuxième année du programme de cinq ans de remise à neuf de nos voitures de voyageurs et de services alimentaires voyageurs, nous procurant ainsi cinq autres voitures dont l'intérieur, les planchers et la peinture ont été remis à neuf. C'est également au cours de cette année que nous avons entrepris la rédaction d'un appel d'offres pour la remise à neuf de 121 voitures GO Transit, sur une période de six ans.

O.N. Rail a aussi continué à miser ses efforts sur l'entretien et l'amélioration de ses voies ferrées, installant de nouveaux rails sur une distance de 16,1 kilomètres, 50 000 traverses, environ 50 000 selles, 60 000 tonnes de pierre concassée pour voies ferrées, en plus de dégauchir et de revêtir les rails actuels sur une distance de 482,8 kilomètres. Pour terminer, l'achèvement d'un programme de deux ans pour la reconstruction de wagons couverts a engendré l'amélioration considérable de plus de 100 voitures couvertes au sein du Service de la pâte de bois.

Les défis

En 2003, les conflits de travail au sein d'entreprises-clientes du Service de transport des marchandises, la fermeture des usines, une réduction de la production et le conflit régnant dans le domaine du bois d'œuvre engendrant un ralentissement de la production ont eu incidence sur les recettes de l'entreprise.

L'augmentation spectaculaire de la valeur du dollar canadien par rapport au dollar américain a également contribué au ralentissement de la production pour notre clientèle exportant des marchandises. De plus, le coût du carburant a connu une augmentation de 11 pour cent et un programme d'imputation d'un supplément carburant à la clientèle des Services de transport des marchandises a été lancé.

La santé et la sécurité

L'accent misé par le personnel sur la sécurité et le retour anticipé au travail a eu pour effet de réduire de 10 pour cent les absences pour cause de blessures.

Les objectifs de rendement

Les trains de marchandises sont arrivés en dedans de 30 minutes de l'objectif fixé et ce, dans une mesure de 88,9 pour cent, tandis que le nombre moyen de voies ferrées au ralenti n'a été que de 4,2 pour cent, surpassant l'objectif de 5 pour cent.

Les recettes n'ont pas répondu aux attentes budgétaires dans une mesure de 4,3 pour cent, soit 1,4 pour cent de moins que l'année précédente, tandis que les dépenses ont dépassé les prévisions budgétaires de 1,1 pour cent, pour une augmentation de 4,2 pour cent au cours de la même année. Dans l'ensemble, les bénéfices réalisés se sont soldés en un écart d'environ 3,6 millions de dollars par rapport au budget.

Les Services ferroviaires voyageurs

Parmi les Services ferroviaires voyageurs, on compte le Northlander (voyageant entre Cochrane et Toronto avec correspondance à Timmins et Hearst), le Little Bear (transport mixte de passagers et de marchandises entre Cochrane et Moosonee) et le Polar Bear Express (excursion estivale en train entre Cochrane et Moosonee).

Les faits saillants

Cette année, diverses initiatives ferroviaires conjointes réussies, dont un tournoi de hockey et même une promotion de magasinage de Noël, ont donné lieu à du soutien considérable de la part des associés des Premières nations de la CTON.

En 2003, les collectivités de Huntsville, Bracebridge et Temagami ont fait preuve d'un regain d'intérêt face au transport en train. La municipalité de Huntsville a même acheté sa propre gare de train du CN et a entamé des travaux visant à lui redonner sa splendeur d'autrefois. Ontario Northland s'est engagée à rétablir les arrêts du Northlander à Bracebridge. Cette municipalité construira sous peu un gîte pour voyageurs et elle espère, à l'avenir, recréer l'ancienne gare. La restauration de la gare de Temagami, une tâche passionnée à laquelle se sont livrées quelques personnes dévouées, a engendré la transformation d'une ancienne gare patrimoniale en un joyau historique.

Les défis

Le syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS), le virus du Nil occidental, la maladie de la vache folle et l'influence persistante des événements du 11 septembre ont eu un effet dévastateur sur l'industrie du tourisme en Ontario, engendrant des pertes de l'ordre de six milliards de dollars. Parmi les attractions majeures en Ontario, le Polar Bear Express d'Ontario Northland s'est avéré l'une des rares à connaître une amélioration sur le plan des recettes grâce à diverses initiatives médiatiques à la radio et dans la presse écrite.

Dans une lettre à la CTON, la ville de Cochrane, ses associés des hôtels de Moosonee et de Moose Factory et de l'industrie du tourisme ont attribué à Ontario Northland le mérite d'avoir sauvé l'industrie du tourisme dans cette région au cours de l'été, grâce à diverses initiatives médiatiques à la radio et dans la presse écrite.

La santé, la sécurité et l'environnement

Le projet de cinq ans de remise à neuf du parc de voitures de voyageurs d'Ontario Northland en est à sa deuxième année. Ce projet comprend l'installation de systèmes de rétention des déchets sur les voitures ordinaires, conformément à l'approche progressive de la CTON face aux améliorations environnementales.

À compter de septembre 2003, Ontario Northland a adopté une politique entièrement sans fumée sur l'ensemble de ses trains.

Enfin, seulement trois absences découlant de blessures ont été enregistrées en 2003.

O.N. Telcom

À titre d'entreprise de télécommunications totalement intégrée, O.N. Telcom offre une vaste gamme de solutions de télécommunication et d'Internet, dont des services téléphoniques, interurbains, de transmission voix-données, Internet et TI (technologie de l'information) d'un bout à l'autre du Nord de l'Ontario. O.N. Telcom agit à titre de fournisseur exclusif du service téléphonique local dans Moosonee, Moose Factory, Iroquois Falls, Temagami et Marten River, fournissant également des services de téléphonie cellulaire dans Moosonee et Moose Factory. ONLink, le fournisseur de services Internet d'O.N. Telcom, offre une gamme complète de services dans plus de 85 collectivités d'un bout à l'autre du Nord de l'Ontario.

Le réseau traditionnel d'O.N. Telcom, dans le nord-est de l'Ontario, englobe un territoire dont l'étendue dépasse les 200 000 kilomètres carrés, procurant du service à une population de plus de 150 000 personnes. Ce réseau qui débute à North Bay, relie cette collectivité à celles du corridor nordique le long de l'autoroute 11, suivant la voie ferrée jusqu'à Moosonee, puis vers le nord jusqu'aux endroits les plus éloignés des limites de la baie James et de la baie d'Hudson. Dans ce marché traditionnel, le réseau d'O.N. Telcom s'étend sur une distance de 1 300 kilomètres, soit une distance égale à celle qui sépare Windsor et la ville de Québec.

L'expansion récente du réseau d'O.N. Telcom étend la portée de l'entreprise vers l'ouest, englobant les collectivités de North Bay, Sudbury et Sault Ste. Marie, ainsi que plusieurs points entre elles.

L'événement de 2003 le plus marquant, toutefois, a été la transformation du Programme d'amélioration du service, initié par nos actionnaires en 2001, d'un programme axé sur la privatisation d'O.N. Telcom par le dessaisissement à un programme fondé sur la rétention et les associations par des alliances stratégiques visant la croissance. Ce changement d'orientation s'est soldé en développement d'un plan stratégique sur cinq ans avec un partenaire de l'alliance, lequel sera déposé en vue d'être approuvé avant la fin de l'année fiscale.

Les faits saillants

Nous avons signé des renouvellements d'ententes d'approvisionnement de réseaux étendus (WAN) sur trois ans avec trois conseils scolaires, dont le siège social est situé à North Bay. La mise en œuvre définitive du point d'accès NetCentral et ADnet CBN SAP (point d'accès au réseau communautaire) s'est achevée avant le 31 décembre 2003. Les procédés de ventes et les liens aux procédés d'entreprise plus vastes sont également été conçus et mis en œuvre en novembre 2003.

Dans les régions d'Algoma et de Temiskaming-Cochrane, plus de 20 bibliothèques ont été raccordées à l'Internet à haute vitesse grâce au programme Southern Ontario Library Service (SOLS), mis au point par Adnet en mai 2003. En novembre 2004, O.N. Telcom a terminé la mise en œuvre de la téléphonie sur IP dans l'Observatoire de neutrinos de Sudbury et a également décroché le titre de fournisseur officiel des Systèmes intelligents pour la santé.

Enfin, les soumissions BRAND et COBRA pour le financement de la mise en œuvre étendue de l'Internet à haute vitesse dans les régions rurales du ciel bleu, de Temagami et de l'ouest de la baie James ont été livrées.

Les défis

En 2003, O.N. Telcom continuait de subir les effets de la décision 2001-583 du CRTC, rendue publique le 1er janvier 2002, laquelle autorisait la concurrence au sein des marchés interurbains traditionnels. Suite à l'intention qu'a exprimée publiquement la province de dessaisir l'entreprise, l'incertitude par rapport à l'avenir d'O.N. Telcom au sein du marché s'est avérée un défi constant face à ses objectifs de veiller à sa croissance.

La santé et la sécurité

Pour ce qui est de la sécurité, O.N. Telcom a connu une année des plus impressionnantes, répétant, pour la deuxième année consécutive, son exploit de zéro absence attribuable à des accidents.

Les objectifs de rendement

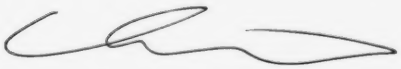
Malgré la décision 2001-583 du CRTC, les résultats financiers de l'an 2003 ont dépassé les attentes prévues au budget de 4,2 millions de dollars. Par ailleurs, les dépenses ont dépassé les prévisions budgétaires d'environ 1 million de dollars. Les pertes nettes pour l'année ont été de 5,9 millions de dollars, représentant une amélioration considérable par rapport aux pertes prévues de 9,1 millions de dollars.

Résumé de la situation financière de la CTON

La Commission de transport Ontario Northland (CTON) a subi des pertes de 7 millions de dollars en 2003, soit 2,2 millions de dollars de plus que les pertes de 4,8 millions de dollars l'année précédente. Au total, les revenus d'exploitation ont chuté d'environ 2,8 millions de dollars tous les ans et ce, et avant même l'abandon d'activités. Cette baisse, due en partie à l'affaiblissement de l'économie en 2003, s'est manifestée en grande partie dans les divisions des télécommunications et ferroviaires. Les dépenses d'exploitation ont augmenté d'environ 5,8 millions de dollars. De cette somme, 2,4 millions de dollars proviennent d'augmentations en prestations liées, non liées et complémentaires à la retraite et de la CSPAAT (Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail). Pour le reste, l'augmentation des dépenses peut provenir des coûts plus élevés en carburant, en réparations et en salaires au sein du service ferroviaire et à de restructuration des dépenses en télécommunications.

Pour ce qui est des dépenses hors exploitation, celles-ci sont demeurées plutôt constantes. Les profits découlant de la vente de biens immobiliers ont connu une légère augmentation. En revanche, les coûts reliés au Programme d'amélioration du service ont diminué d'environ 1,5 million de dollars par rapport à 2002, suite à la réduction progressive des dépenses dans ce secteur. Les résultats de 2003 tiennent compte d'un remboursement de frais uniques de l'ordre de 4,9 millions de dollars.

Le total des actifs est demeuré sensiblement le même au bilan. Une augmentation des encaisses, des valeurs en espèces et des comptes à recevoir a été compensée par une diminution des biens en prestations constituées. Du point de vue des éléments de passif et de l'équité, la réduction de la dette à long terme et, bien sûr, de l'équité résultant des pertes subies pendant l'année en cours auront compensé l'augmentation de la marge de crédit d'exploitation et des surplus d'apports.



K. Donnelly, vice-président
Finance et Administration

Les membres de la Commission et principaux administrateurs

Les membres de la Commission

R. Poulin – Président – Nipissing Ouest
Du 19 avril 2000 au 2 juillet 2004)

V. Monestime Belter – Commissaire – Mattawa
(Du 3 juillet 1996 au 2 juillet 2004)

W.P. Clement – Commissaire – Sudbury
(Du 3 juillet 1996 au 2 juillet 2004)

S.L. Hacio – Commissaire – Thunder Bay
(Du 3 juillet 1996 au 2 juillet 2004)

B. Hopkins – Commissaire – Tobermory
(Du 25 février 1998 au 2 juillet 2004)

R. Lamb – Commissaire – Matheson
(Du 30 juin 1996 au 2 juillet 2004)

P. Lamont – Commissaire – North Bay
(Du 31 juillet 2002 au 30 juillet 2004)

L. Richards – Commissaire – Timmins
(Du 3 juillet 1996 au 2 juillet 2004)

Les principaux administrateurs

R.F. Hains - Premier vice-président
Programme d'amélioration du service et Opérations

C.M. Boston - Vice-président
Stratégie de l'entreprise, Développement et Amélioration du service

S.G. Carmichael - Vice-président
Transport ferroviaire

R. J. Cushing – Vice-président intérimaire
O.N. Telcom (nommé en juillet 2003)

K. Donnelly - Vice-président
Finances et Administration

B.R. Wheeler - Vice-président
O.N. Telcom (De janvier à juillet 2003)

R.M. Thompson
Avocat

Les responsabilités de la direction

La direction de la Commission de transport Ontario Northland veille à l'intégrité et à la présentation fidèle des états financiers consolidés et de tous les autres renseignements présentés dans le présent rapport annuel. Les états financiers consolidés ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus. Il va sans dire que la direction doit faire preuve d'un certain discernement et présenter la meilleure valeur estimée pendant la préparation des états financiers, surtout lorsqu'il est impossible de définir, en toute certitude et avant le prochain exercice, certaines transactions pouvant affecter la période comptable en cours. L'ensemble des renseignements présentés dans ce rapport annuel est conforme aux états financiers consolidés.

La Commission maintient divers systèmes de contrôle comptable interne en vue d'assurer, de manière raisonnable, l'exactitude et la fiabilité des renseignements fournis, la comptabilisation adéquate de l'actif et du passif, ainsi que la protection des éléments d'actif de la société.

Le comité de la vérification et des finances de la Commission a examiné les états financiers et ceux-ci ont été approuvés par le Conseil d'administration des commissaires. Ces états financiers, dont le rapport est présenté ci-après, ont de plus été vérifiés par le Vérificateur provincial de l'Ontario.

R.R. Poulin - Président du Conseil et
chef de la direction intérimaire

Roy Hains - Premier vice-président
Programme d'amélioration du service et
Opération

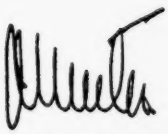
Le rapport du vérificateur

À l'attention de la Commission de transport Ontario Northland et au ministre du Développement du Nord et des Mines

Nous avons vérifié le bilan consolidé de la Commission de transport Ontario Northland pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2003, ainsi que les états consolidés des placements par la province de l'Ontario, les résultats et les bénéfices non répartis, et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice se terminant à cette date. La responsabilité de ces états financiers relève de la direction de la Commission. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues au Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans ces états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans ces états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables appliqués et des estimations importantes effectuées par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation des états financiers dans son ensemble.

À notre avis, ces états financiers consolidés présentent fidèlement, à tous les égards importants, la situation financière de la Commission pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2003, ainsi que les résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice se terminant à cette date selon les principes comptables généralement reconnus au Canada.



J.R. McCarter, CA – Vérificateur provincial adjoint
Toronto, Ontario
Le 31 mars 2004

États financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Au 31 décembre	2003	2002
Actif		
Actif à court terme		
Banque et caisse	1 563 $	- $
Débiteurs (moins réserve de 1 281 $; 2002 – 990 $)	21 102	20 190
Inventaire	10 629	10 668
Frais payés d'avance	277	357
	33 571	31 215
Fonds d'autoassurance (Note 2)		
- Valeur marchande 5 887 $; (2002 – 5 489 $)	5 793	5 474
Placements en biens immobiliers (Annexe 1)	256 417	256 963
Actifs au titre des prestations constituées (Note 4)	128 618	131 530
	424 399 $	425 182 $
Passif et avoir de la province de l'Ontario		
Passif à court terme		
Découvert en banque	- $	248 $
Marge de crédit d'exploitation (Note 3)	23 000	17 000
Créditeurs et frais courus	22 102	23 537
Versement sur la dette à long terme (Note 5a)	2 276	2 223
Revenus reportés	788	285
	48 166	43 293
Provision pour fonds d'autoassurance (Note 2)	5 793	5 474
Dette à long terme (Note 5a)	26 223	28 478
Obligation au titre des prestations constituées (Note 4)	54 150	53 720
	134 332	130 965
Éventualités / Engagements (Note 8)		
Avoir de la province de l'Ontario		
Placement de la province de l'Ontario	69 603	66 743
Bénéfices non répartis	220 464	227 474
	290 067	294 217
	424 399 $	425 182 $

Approuvé au nom de la Commission :

Président et chef de la direction intérimaire

Vice président directeur
Amélioration du service et de l'exploitation

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

État consolidé du placement de la province de l'Ontario

(en milliers de dollars)

Au 31 décembre	2003	2002
Solde en début d'exercice		
Placements nets en placements en biens immobiliers	17 794 $	16 465 $
Placements nets autres qu'en capital-actions (Note 5b)	48 949	48 949
	66 743	65 414
Variations nettes pendant l'année		
Contributions de la Province de l'Ontario (Note 6)	4 221	3 398
Remboursements	(665)	(1 426)
Amortissement	(696)	(643)
	2 860	1 329
Solde en fin d'exercice		
Placements nets en placements en biens immobiliers	20 654	17 794
Placements nets autres qu'en capital-actions (Note 5b)	48 949	48 949
	69 603 $	66 743 $

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

État des résultats et bénéfices non répartis consolidés

(en milliers de dollars)

Au 31 décembre	2003	2002
Revenus (Annexe 2)	129 181 $	131 453 $
Dépenses (Annexe 2)	123 644	117 805
	5 537	13 648
Autres revenus et dépenses d'exploitation		
Amortissement (Annexe 2)	14 659	14 191
Intérêts débiteurs (Annexe 2)	2 303	2 260
Placements et autres revenus	(21)	(44)
Profit sur la vente de placements en biens immobiliers (Annexe 2)	(372)	(166)
Dépenses nettes	16 569	16 241
Perte avant les éléments suivants :	(11 032)	(2 593)
Coût du programme d'amélioration du service (Note 1)	(878)	(2 309)
Redressement du programme d'amélioration du service (Note 1)	4 900	-
Activités abandonnées (Note 12)	-	53
Perte nette pour l'exercice	(7 010)	(4 849)
Bénéfices non répartis en début d'exercice	227 474	232 323
Bénéfices non répartis en fin d'exercice	220 464 $	227 474 $

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

État du flux de trésorerie consolidé

(en milliers de dollars)

Au 31 décembre	2003	2002
Liquidités provenant de (servant aux)		
Activités d'exploitation		
Perte nette de l'exercice avant les activités abandonnées	(7 010) $	(4 902) $
Postes ne comportant aucun mouvement d'encaisse		
Amortissement (Annexe 2)	14 659	14 191
Profits sur la vente d'immobilisations (Annexe 2)	(372)	(166)
Recouvrement des dépenses liées au régime de retraite et autres régimes	5 056	2 681
	12 333	11 804
Variation des postes hors liquidités		
Débiteurs	(912)	1 543
Inventaire	39	1 207
Frais payés d'avance	80	(121)
Créditeurs et frais courus	(1 435)	(783)
Revenus reportés	503	77
Activités abandonnées (Note 12)	-	54
	10 608	13 781
Activités d'investissement		
Augmentation des immobilisations	(16 140)	(17 001)
Produits de la vente d'immobilisations	1 037	722
Diminution des autres éléments d'actif	(148)	(105)
	(15 251)	(16 384)
Activités de financement		
Diminution de la dette à long terme (Note 5a)	(2 202)	(2 181)
Contributions de la province de l'Ontario	4 221	3 398
Emprunts bancaires et découvert de banque	6 000	5 079
Autres éléments de passif	(1 565)	(1 538)
	6 454	4 758
Variation des espèces et quasi espèces en cours d'exercice	1 811	2 155
Espèces et quasi espèces en début d'exercice	(248)	(2 403)
Espèces et quasi espèces en fin d'exercice	1 563 $	(248) $
Présentation d'informations supplémentaires du flux de trésorerie :		
Intérêts payés en cours d'exercice et inclus dans la perte nette	2 303 $	2 260 $

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Placements en biens immobiliers consolidés
Annexe 1

(en milliers de dollars)

Au 31 décembre			2003	2002
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette	Valeur nette
Services ferroviaires				
Voies	216 671 $	80 253 $	136 418 $	131 071 $
Bâtiments	36 756	13 860	22 896	23 090
Équipements	77 091	38 775	38 316	38 851
Travaux en cours	1 098	-	1 098	2 353
Télécommunications				
Équipements	130 227	84 794	45 433	49 801
Bâtiments	5 557	3 516	2 041	2 095
Travaux en cours	806	-	806	844
Services d'autobus				
Autobus	10 135	3 753	6 382	5 303
Travaux en cours	28	-	28	-
Services maritimes (Moosonee)				
Navires	385	304	81	91
Travaux en cours	-	-	-	264
Développement				
Terrains et bâtiments	3 476	1 208	2 268	2 550
Terrains détenus pour revente	650	-	650	650
	482 880 $	226 463 $	256 417 $	256 963 $

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Revenus et des dépenses d'exploitation consolidés
Annexe 2

(en milliers de dollars)

Au 31 décembre	2003	2002
Services ferroviaires		
Revenus de ventes (Note 11)	60 827 $	62 929 $
Remboursement par le gouvernement (Note 6a)	20 428	19 927
Revenus d'exploitation	81 255	82 856
Dépenses d'exploitation	70 559	68 110
Bénéfices d'exploitation	10 696	14 746
Amortissement	7 236	7 116
Profit sur vente d'immobilisations corporelles	(171)	(87)
Intérêts débiteurs	1 654	1 769
Bénéfices d'exploitation	1 977	5 948
Télécommunications		
Revenus de ventes (Note 7)	36 945	37 745
Dépenses d'exploitation	36 536	35 387
Bénéfices d'exploitation	409	2 358
Amortissement	6 290	6 014
Perte sur vente d'immobilisations corporelles	76	1
Pertes d'exploitation	(5 957)	(3 657)
Services d'autobus		
Revenus de ventes	10 212	10 090
Dépenses d'exploitation	9 268	8 934
Bénéfices d'exploitation	944	1 156
Amortissement	559	528
Perte sur vente d'immobilisations corporelles	21	55
Bénéfices d'exploitation	364	573
Services maritimes (Moosonee		
Revenus de ventes	129	124
Remboursement du gouvernement (Note 6a)	73	73
Revenus d'exploitation	202	197
Dépenses d'exploitation	342	191
(Pertes) bénéfices d'exploitation	(140)	6

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Revenus et des dépenses d'exploitation consolidés
Annexe 2 (suite)

(en milliers de dollars)

Au 31 décembre	2003	2002
Propriétés à louer		
Revenus de ventes	567	565
Dépenses d'exploitation	332	314
Bénéfices d'exploitation	235	251
Amortissement	37	49
Profit sur la vente d'immobilisations corporelles	(298)	(135)
Bénéfices d'exploitation	496	337
Administration		
Revenus d'exploitation	-	-
Dépenses d'exploitation	6 607	4 869
Pertes d'exploitation	(6 607)	(4 869)
Amortissement	537	484
Intérêts débiteurs	649	491
Pertes d'exploitation	(7 793)	(5 844)
Total de l'exploitation		
Revenus de ventes	108 680	111 453
Remboursement du gouvernement (Note 6a)	20 501	20 000
Revenus d'exploitation	129 181	131 453
Dépenses d'exploitation	123 644	117 805
Bénéfice d'exploitation	5 537	13 648
Amortissement	14 659	14 191
Intérêts débiteurs	2 303	2 260
Profit sur vente d'immobilisations corporelles	(372)	(166)
Pertes d'exploitation (i)	(11 053) $	(2 637) $

(i) Note : Le montant ci-dessus était en vigueur avant les coûts relatifs au Programme d'amélioration du service (Note 1) et aux activités abandonnées (Note 12).

Sommaire des principales conventions comptables

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre

Nature des activités

La Commission de transport Ontario Northland, une entreprise exploitée par le gouvernement de l'Ontario, offre une variété de services commerciaux et non commerciaux, y compris le transport ferroviaire de marchandises et de passagers, le transport en autobus, et les télécommunications.

Principes de consolidation

Les présents états financiers consolidés ont été préparés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus au Canada. Ils comprennent les comptes de la Commission et de ses filiales en propriété exclusive soit : Ontario Northland International Consulting Services Inc, O.N. Tel Inc., Star Transfer Limited, Air Dale Limited et Nipissing Central Railway Company.

Inventaire

À l'exception des rails usagés, tous les matériaux et fournitures sont évalués au coût moyen. Les rails usagés sont évalués à la valeur comptable non amortie déterminée lors de la mise hors service.

Fonds d'autoassurance

L'actif du fonds d'autoassurance est présenté au coût d'acquisition.

Placements en biens -immobiliers et amortissement

Les placements en biens immobiliers sont présentés au coût d'acquisition. L'amortissement est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire basée sur la durée d'utilisation prévue des éléments d'actif.

Les durées d'utilisation prévues dans le cas des principales catégories d'immobilisations sont les suivantes :

Voies principales et d'embranchement	20 à 50 ans
Locomotives à moteur diesel	25 ans
Wagons	33 ans
Bâtiments	50 ans
Équipements de télécommunication	15 ans
Véhicules	3 ans
Matériel informatique	5 ans
Autobus	12 ans

La province de l'Ontario rembourse la Commission pour certains frais de placements en biens immobiliers destinés à des activités désignées « on commerciales » par la province. La Commission comptabilise ces immobilisations au coût d'acquisition, en ajoutant un crédit compensatoire au surplus de l'investissement net en capital-actions (province de l'Ontario). L'amortissement annuel de ces immobilisations est comptabilisé à titre de réduction du surplus d'investissements nets en immobilisations corporelles. (voir page 4).

Sommaire des principales conventions comptables

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre

Avantages sociaux futurs

Régime de retraite

La Commission maintient un régime de retraite à prestations déterminées pour ses employés. Selon ce régime, les obligations sont déterminées selon la méthode rétrospective reflétant le montant estimatif des prestations futures pour les services rendus à ce jour. Les actifs du fonds de retraite sont mesurés à la valeur marchande courante. L'actif ou l'obligation au titre des prestations constituées, ainsi que les charges, sont déterminés annuellement par des actuaires indépendants, conformément aux normes actuarielles reconnues qui tiennent compte des meilleures estimations de la direction.

Autres régimes

La Commission offre à ses employés à la retraite des avantages sociaux non liés à la pension, tels que l'assurance vie de groupe, les soins de santé, l'assurance invalidité de longue durée par l'entremise de régime à prestations déterminées. Les coûts associés à ces avantages sociaux futurs sont déterminés à l'aide d'une évaluation actuarielle, employant une méthode de répartition des prestations au prorata des services, et en fonction des hypothèses actuarielles. De plus, à titre d'employeur de catégorie 2 en vertu de la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail (CSPAAT), la Commission reconnaît les avantages de la rémunération en fonction de la comptabilité d'exercice en utilisant les calculs actuariels fournis par le CSPAAT pour les avantages en vigueur, les avantages non encore accordés et les coûts administratifs chargés.

Les charges liées et non liées au régime de retraite comprennent le coût des services courants, les intérêts, les ajustements provenant de modifications au régime et de changements d'hypothèses, ainsi que les gains ou pertes. Les gains ou pertes sont amortis selon la méthode linéaire en fonction de la durée moyenne des années de services prévues des employés couverts par le régime. Ces charges sont enregistrées dans l'exercice au cours duquel l'employé a rendu des services à la Commission (voir note 4).

Indemnité de vacances

L'indemnité de vacances n'est pas cumulée; elle est plutôt imputée à l'exercice de l'année où sont prises les vacances.

Sommaire des principales conventions comptables

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre

Reconnaissance du revenu	Les revenus du transport sont généralement comptabilisés lorsque la cargaison arrive à destination. Le transport interréseau est jugé complété une fois la marchandise remise au transporteur correspondant. Les revenus d'autres sources sont comptabilisés dès qu'ils sont gagnés, à l'exception des remboursements du gouvernement fédéral. Les remboursements reçus suite à la vérification annuelle des pertes sont comptabilisés selon la méthode de caisse. Les avances reçues du gouvernement avant que les pertes finales soient établies sont comptabilisées selon la méthode de l'exercice. Les ajustements des recettes provenant de l'interurbain sont comptabilisés lorsque ces montants peuvent être déterminés de façon raisonnable (voir note 7).
Impôts sur le revenu	À titre d'entreprise exploitée activement par la province de l'Ontario, la Commission et ses filiales en propriété exclusive sont exonérées de l'impôt sur le revenu. Par conséquent, ces états financiers ne présentent aucune provision pour impôts.
Utilisations d'estimations	La préparation d'états financiers selon les principes comptables généralement reconnus au Canada, exige que la direction effectue des estimations et avance des hypothèses pouvant affecter les montants d'actifs, de passifs, de revenus et de dépenses précisées pendant la période de déclaration. Les résultats réels pourraient donc différer des montants estimés par la direction.
Les encaisses et quasi-espèces	Les encaisses et quasi-espèces comprennent les espèces en caisse, les soldes en banque et dépôts à court terme dont l'échéance initiale est de moins de trois mois.

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre

1. État du Programme d'amélioration du service

Au printemps de l'an 2000, le ministre du Développement du Nord et des Mines a enjoint la Commission d'examiner l'ensemble des services qu'elle offrait en vue de mettre au point une stratégie d'amélioration du service et ce, avant la fin de l'automne de la même année.

Le 4 décembre 2000, la Commission acceptait des recommandations pour la mise en œuvre d'un Programme d'amélioration du service devant être exécuté par une firme de conseillers indépendante. Le 13 décembre 2000, le ministre du Développement du Nord et des Mines acceptait les recommandations de la Commission, enjoignant celle ci d'entamer la mise en œuvre, par étapes, de ces recommandations.

Le ministre a enjoint la ONTC de procéder, en deux phases, au dessaisissement, à la réorganisation ou à la substitution de certaines opérations et à la mise en valeur ou à l'amélioration des opérations restantes. Au cours de l'année d'exercice 2002, la Commission a poursuivi certaines démarches visant à mettre en pratique quelques-unes des recommandations du Programme d'amélioration du service. Parmi ces démarches, on compte le désinvestissement dans la Owen Sound Transportation Company, Limited (OSTC), ainsi que la réception et l'évaluation de propositions pour les divisions des Services ferroviaires et des Télécommunications. Au début de 2003, la Commission a présenté ses recommandations au gouvernement de l'Ontario, ainsi qu'au ministre du Développement du Nord et des Mines, aux fins d'approbation, moyennant certaines conditions. En juin 2003, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada a retiré son offre d'achat des éléments d'actif des services ferroviaires et en juillet 2003, la Commission a reçu l'ordre d'entamer des négociations exclusives avec TELUS en vue de créer une alliance stratégique avec O.N.Tel Inc. Ces négociations se sont poursuivies jusqu'en 2004.

En se conformant aux recommandations présentées dans le Programme d'amélioration du service, la Commission a encouru des frais de consultation et des frais légaux de 878 000 $ (2 309 000 $ en 2002) pour la mise en œuvre de ces recommandations pendant l'année. Ces coûts étaient constitués principalement de frais de consultation et légaux pour l'exécution de ces recommandations. Le montant cumulatif dépensé depuis le commencement du Programme d'amélioration du service au cours de l'exercice 2000 est de 7 665 000 $. À la fin de l'exercice 2003, la Commission a déposé une demande de remboursement de ces frais auprès du ministère du Développement du Nord et des Mines, conformément aux intentions précédemment divulguées de cette dernière. Après la fin de l'exercice financier, le ministère a confirmé le remboursement des 4 900 000 $. Ce remboursement est fourni à titre de recouvrement sous la rubrique « États des résultats et bénéfices non répartis consolidés » dans le présent document et il est inscrit dans les comptes débiteurs.

2. Fonds d'autoassurance

La Commission adopte une politique d'autoassurance pour les dommages occasionnés par le déraillement du matériel roulant et pour les dommages causés à la cargaison. Les contributions annuelles versées à ce fonds d'autoassurance comprennent une prime de 100 000 $, payée par la Commission, en plus des revenus d'intérêts sur placements gagnés sur l'actif de ce fonds. La Commission n'a chargé un montant additionnel (1 000 000 $ en 2002) au fonds d'exploitation au cours de l'exercice. Les actifs du fonds comprennent des placements dans des débentures du gouvernement fédéral et provincial au montant de 5 593 000 $ (5 374 000 $ en 2002) et 200 000 $ payable par la CTON. Les obligations mentionnées ci-dessus comportent des taux d'intérêt annuels variant entre 3,7 % et 14,0 %. Les dates d'échéance de ces placements s'étendent du 15 juin 2006 au 2 juin 2009.

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre

3. Marge de crédit

Au début de janvier 2002, la Commission a négocié une marge de crédit d'exploitation de 20 000 000 $ auprès de l'Office ontarien de financement (OOF), laquelle a été augmentée à 22 000 000 $ plus tard au cours de la même année. De ce montant, 18 000 000 $ ont été utilisés à la fin de 2003 (12 000 000 $ en 2002). La Commission dispose de plus d'une marge de crédit renouvelable de 5 000 000 $ auprès de l'OOF. De ce montant, 5 000 000 $ ont été utilisés à la fin de 2003 (5 000 000 $ en 2002). Ces deux marges de crédit portent intérêt au taux d'emprunt en vigueur dans la province de l'Ontario, plus 25 points de base en fonction de la date de chacune des avances

4. Avantages sociaux futurs

La Commission agit en tant qu'administrateur de son régime de retraite contributif, lequel couvre pour tous les employés permanents. Les actifs du régime de retraite sont principalement des constitués de titres négociables, d'obligations foncières, de sociétés et d'état, lesquels sont placés par des investisseurs professionnels.

L'obligation au titre des prestations constituées, figurant dans le passif, comprend les indemnités pour accidents du travail au montant de 10 953 000 $ (12 608 000 $ en 2002). Ce montant provient des plus récents calculs actuariels fournis par la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail (CSPAAT) au 31 décembre 2002. L'évaluation au 31 décembre 2003 n'était pas disponible à la date de la préparation des états financiers. La direction est d'avis que le solde au 31 décembre 2003 ne comportera pas de différences significatives.

a. Actifs au titre des prestations constituées

	2003	2002
Obligations au titre des prestations constituées	365 788 000 $	349 450 000 $
Juste valeur des actifs des régimes	434 359 000	407 558 000
Surplus	68 571 000	58 108 000
Actifs au titre des prestations constituées début d'exercice	131 530 000	130 174 000
(Dépenses) recouvrement	(3 060 000)	1 251 000
Cotisations	148 000	105 000
Actifs au titre des prestations constituées en fin d'exercice	128 618 000 $	131 530 000 $

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre

4. Avantages sociaux futurs (suite)

b. Obligation au titre des prestations constituées

	2003	2002
Obligations au titre des prestations constituées (ne comprend pas le CSPAAT)	45 342 000 $	42 047 000 $
Valeur marchande des actifs des régimes	-	-
Passif non capitalisé	45 342 000	42 047 000
Passif au titre des prestations constituées début d'exercice	53 720 000	51 326 000
Dépense	1 996 000	3 932 000
Cotisations	(1 566 000)	(1 538 000)
Passif au titre des prestations constituées en fin d'exercice	54 150 000 $	53 720 000 $

c. Composantes de la charge nette de retraite (recouvrement)

	2003	2002
Coût des services rendus	7 240 000 $	6 806 000 $
Intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées	22 490 000	21 978 000
Rendement prévu des actifs du régime	(29 771 000)	(30 912 000)
Amortissement net pour l'exercice	3 101 000	877 000
	3 060 000 $	(1 251 000) $

d. Composantes de la charge nette au titre des autres régimes

	2003	2002
Coût des services rendus	(844 000) $	1 207 000 $
Intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées	2 840 000	2 725 000
	1 996 000 $	3 932 000 $

e. Moyenne pondérée des hypothèses

Taux d'actualisation - régime de retraite	6,25	6,50
Taux d'actualisation - autres régimes	6,50	6,75
Taux de rendement à long terme des actifs du régime	7,50	7,25
Taux de croissance hypothétique de la rémunération	4,00	4,00
Taux d'augmentation des frais médicaux	4,5 % à 9,0 %	4,50 % à 9,0 %

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre

5. Dette à long terme

	2003	2002
a. Prêt de l'Office ontarien de financement, portant intérêt au taux annuel de 5,64 %, remboursable par versements mensuels de 43 000 $ en capital et intérêts à compter du 1er mai 1998, pour une période de 10 ans.	1 980 000 $	2 374 000 $
Prêt de l'Office ontarien de financement, portant intérêt au taux annuel de 5,60 %, remboursable par versements mensuels de 156 000 $ en capital et intérêts à compter du1er janvier 2000, pour une période de 15 ans.	5 370 000	16 358 000
Prêt de l'Office ontarien de financement, portant intérêt au taux annuel de 6,37 %, remboursable par versements mensuels de 109 000 $ en capital et intérêts à compter du 1er septembre 1999, pour une période de 15 ans.	10 161 000	10 809 000
Actif financé par le vendeur, ne portant aucun intérêt et remboursable sur 8 ans, conformément aux conditions du contrat d'achat.	988 000	1 160 000
	28 499 000	30 701 000
Moins - portion courante	2 276 000	2 223 000
	26 223 000 $	28 478 000 $

Les paiements exigibles au cours des cinq prochains exercices et par la suite s'élèvent à :

2004	2 276 000 $
2005	2 404 000
2006	2 540 000
2007	2 683 000
2008	2 486 000
Par la suite	16 110 000
	28 499 000 $

b. L'investissement par la province de l'Ontario comprend un prêt sans intérêt de 35 208 000 $, lequel ne comporte aucune période de remboursement spécifique dictée par la province de l'Ontario et a été reclassé, il y a deux ans, Investissement par la Province de l'Ontario. Cette approche a été entreprise afin d'être en accord avec le prêt présenté dans les états financiers consolidés de la province de l'Ontario. Ayant admis la nature subventionnelle du prêt, la province a classé celui-ci à titre de placement de participation dans la Commission.

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre

6. Remboursement du gouvernement

a. Conformément au protocole d'entente entre la Commission et le ministère du Développement du Nord et des Mines, certaines opérations de la Commission ont été désignées non commerciales. La Commission et le ministère ont conclu des ententes annuelles qui fixent le montant de la contribution que la province de l'Ontario fournira à chaque exercice. À compter de 2002, le gouvernement provincial a commencé à dédommager entièrement pour les pertes encourues au sein du service de trains de passagers.

A portion of the operating loss of the weekday passenger train service between North Bay and Toronto is reimbursed by En vertu de l'article 270 de la Loi sur les chemins de fer, une partie de la perte d'exploitation du service de trains de passagers entre North Bay et Toronto est remboursée par l'Office national des transports du Canada. Le gouvernement fédéral a révoqué la Loi sur les chemins de fer et l'a remplacée par la Loi canadienne du transport. Les négociations entre la Commission et Transport Canada ont pris fin en 1996. Le montant annuel du remboursement a été fixé à 2 500 000 $ sur une période de 5 ans, prenant fin en 2001. Des ententes temporaires ont été conclues au cours des deux dernières années afin de prolonger l'entente initiale susmentionnée et ce, selon les mêmes modalités et sur une base annuelle.

Les détails du remboursement du gouvernement sont les suivants :

	2003	2002
De la province de l'Ontario :		
Chemin de fer Services aux passagers et succursale de Moosonee	17 928 000 $	17 427 000 $
Marine Services (Moosonee)	73 000	73 000
Discontinued operations (Note 12)	-	928 000
	18 001 000	18 428 000
De Transport Canada :		
Opérations de l'année en cours	2 500 000	2 500 000
	20 501 000 $	20 928 000 $

La Commission compte sur ces remboursements pour poursuivre ses opérations non commerciales.

b. En plus des sommes contribuées par la province, la Commission a reçu 1 744 000 $ durant l'année d'exercice en cours après avoir obtenu une autorisation unique de financer des dépenses en immobilisations au montant de 3 000 000 $ pour O.N. Tel Inc.

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre

7. Revenus de télécommunications

La division des télécommunications de la Commission a conclu une convention de trafic avec Bell Canada permettant des échanges de service entre ces deux entreprises et un règlement quant au trafic interurbain circulant sur les réseaux de ces deux entreprises. Au cours de l'exercice 2002 et 2003, les tarifs d'accès chargés par les exploitants de centraux urbains étaient basés sur une décision provisoire rendue par le CRTC vers la fin de 2001, laquelle ne devrait pas être finalisée par le CRTC avant 2004. Conformément aux conventions comptables de la Commission, tout ajustement des recettes ou des coûts, positif ou négatif, doit être comptabilisé durant l'année pendant laquelle ils sont connus et estimables.

8. Éventualités et engagements

Certaines demandes en dommages et intérêts ont été déposées contre la Commission. Quoi qu'il en soit, ces dommages ne peuvent être estimés présentement. La Commission est de plus d'avis que ces réclamations pourraient être sans fondement ou qu'elles pourraient être couvertes au titre d'une assurance quelconque, une fois la franchise de 2 000 000 $ appliquée. En cas de pertes, le montant pourrait être imputé aux opérations une fois celui-ci établi.

En 1998, une réclamation de 3 000 000 $ a été présentée à l'Agence nationale de transport en vue du remboursement partiel de la réduction de la valeur de l'actif en matériel ferroviaire voyageurs. Ne pouvant pas, pour l'instant, déterminer la probabilité de succès de cette réclamation, nous n'avons pas comptabilisé la somme correspondante dans les présents états financiers.

La Commission a signé des contrats de location exploitation reliés principalement aux véhicules de transport ferroviaire, à l'équipement informatique, au matériel roulant et autres. La direction est d'avis que, dans l'ensemble, les frais annuels qui découlent de ces contrats de location exploitation n'affectent pas la Commission de façon significative.

La Commission est également liée par certaines ententes de sécurité d'emploi pour un nombre important de ses employés syndiqués.

9. Instruments financiers

Les instruments financiers de la Commission sont composés d'encaisses et de fonds en banque, de placements à terme du fonds d'autoassurance, des comptes à recevoir, découvert en banque, marge de crédit, des comptes à payer et des dettes à long terme. À moins d'avis contraire, la direction est d'avis que ces instruments financiers n'exposent nullement la Commission à des risques considérables sur le plan des taux d'intérêts, de change ou de crédit.

10. Transactions entre apparentés

Au cours de l'année, la Commission a facturé le fonds de retraite contributif de la OSTC la somme de 189 000 $ (296 000 $ en 2002) en frais de soutien financier et administratif.

11. Dépendance économique

Au cours de l'année 2003, 45 % des recettes de la division des Services ferroviaires (47 % en 2002) provenaient de trois clients majeurs.

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre

12. Activités abandonnées

La Commission a mis en œuvre un des éléments de la Phase 1 des recommandations du Programme d'amélioration du service, soit la réorganisation de l'Owen Sound Transportation Company, Limited (OSTC), filiale à part entière de la Commission. Cette réorganisation entrait en vigueur le 1er avril 2002, suite à la vente d'actions de la OSTC à la province de l'Ontario et ce, sans apport, gain ni perte pour la Commission. Les opérations de l'île Pelée ont de plus été assumées par la OSTC.

Les données financières choisies en rapport avec les Services maritimes sont les suivantes :

	2003	2002
Services maritimes (Owen Sound)		
Revenus de ventes	- $	2 000 $
Remboursement du gouvernement (Note 6)	-	928 000
Revenus d'exploitation	-	930 000
Dépenses d'exploitation	-	929 000
Bénéfice d'exploitation	-	1 000
Amortissement	-	1 000
Bénéfice net d'exploitation	-	-
Services maritimes (Pelee Island)		
Revenus de ventes	-	583 000
Dépenses d'exploitation	-	530 000
Bénéfice net d'exploitation	- $	53 000 $
Bénéfices nets provenant d'activités abandonnées	- $	53 000 $
Les flux de trésorerie des Services maritimes sont les suivants :		
Activités d'exploitation	- $	54 000 $
Activités d'investissement	-	-
Activités de financement	-	-

13. Événements postérieurs au bilan

En mars 2004, la Commission a reçu du gouvernement la permission de prolonger l'offre de retraite anticipée de février 2004 pour environ 220 membres du personnel. Dans l'éventualité où tous les membres admissibles acceptent les modalités de l'offre, la Commission peut s'attendre à des dépenses supplémentaires de l'ordre de 47 000 000 $ pour l'année d'exercice 2004, ainsi qu'à une réduction / une augmentation compensatoire de l'actif et du passif des prestations constituées respectivement. Au moment de la préparation des présents états financiers, nous ne connaissions pas le nombre de membres prévoyant participer au titre de cette offre.

Rapport sur les employés dont le salaire excède 100 000 $

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre

Nom	Poste	Salaire	Avantages sociaux imposables
Personnel dirigeant			
R M Thompson	Avocat	132 216 $	728 $
S G Carmichael	Vice-président - Services de transport	127 494 $	728 $
J K G Donnelly	Vice-président - Finance & administration	125 348 $	711 $
R J Cushing	Vice-président intérimaire - O.N. Tel	119 379 $	586 $
C M Boston	Vice-président - Stratégie de l'entreprise Développement et Amélioration du service	118 867 $	630 $
B R Wheeler	Directeur - Développement du produit	116 972 $	672 $
T A O'Grady	Directeur - Services ferroviaires et règlements	102 896 $	96 $
E Marasco	Directeur principal - Voies et structures	101 993 $	545 $
J L Thib	Surintendant - Exploitation ferroviaire	100 235 $	545 $
Personnel non dirigeant			
D Church	Agent de train	118 708 $	104 $
C Cozac	Mécanicien de locomotives	117 605 $	104 $
L Y Picard	Chef de train	116 272 $	104 $
D R Wood	Mécanicien de locomotives	114 946 $	104 $
C E Corley	Agent de train	114 209 $	104 $
K O'Grady	Mécanicien de locomotives	114 045 $	104 $
M G Marshall	Mécanicien de locomotives	113 183 $	104 $
M J Kenney	Mécanicien de locomotives	111 352 $	104 $
K L Archer	Mécanicien de locomotives	110 610 $	104 $
W A Quevillon	Agent de train	109 591 $	104 $
B R Hofferd	Mécanicien de locomotives	109 005 $	104 $
S D Gowlett	Agent de train	108 414 $	104 $
G Seguin	Mécanicien de locomotives	108 218 $	104 $
B Lacharity	Agent de train	107 597 $	104 $
W D Sykes	Mécanicien de locomotives	107 310 $	104 $
D R Church	Agent de train	106 635 $	104 $
D W Hueston	Agent de train	104 575 $	104 $
J D Mudrick	Agent de train	104 196 $	104 $
C G Yantha	Mécanicien de locomotives	104 087 $	104 $
P Grant	Mécanicien de locomotives	103 891 $	104 $
W E Routledge	Agent de train	102 533 $	104 $
J L Miller Jr	Agent de train	102 091 $	104 $
B D Hagar	Agent de train	102 035 $	104 $
C G Knight	Mécanicien de locomotives	101 582 $	104 $
J A Fearnley	Mécanicien de locomotives	101 503 $	104 $

Préparé selon la Loi sur la divulgation des traitements dans le secteur Public, 1996